

La vulnerabilidad del trabajo femenino urbano: el caso de las mototaxistas del municipio de Chimalhuacán*

Nota introductoria

El objetivo de este trabajo es analizar las condiciones de vulnerabilidad del trabajo de las conductoras de mototaxis en el municipio de Chimalhuacán, Estado de México. Los datos se recogen mediante una encuesta (adaptada de Berrones-Sanz, 2017), y los resultados muestran que las conductoras de mototaxis presentan vulnerabilidad por el tipo de trabajo que realizan, los largos periodos dedicados a esta actividad, los bajos niveles de ingreso, así como dobles jornadas, que implican las labores domésticas y el cuidado de los hijos. Es decir, se trata de mujeres jóvenes en un trabajo informal, que se encuentran en pobreza alimentaria y al cuidado de dos dependientes económicos en promedio.

Revisión de la literatura

La pobreza urbana

El fenómeno de la pobreza presenta múltiples rostros, generalmente asociados a la pobreza campesina y/o indígena; sin embargo, una forma muy extendida de pobreza es la

* Elaborado por José Luis Bernal López, profesor de tiempo completo del Tecnológico de Estudios Superiores de Chimalhuacán, ORCID: 0000-0001-6816-6814, jose Luisbernal@teschi.edu.mx

de tipo urbano, ligada a las grandes concentraciones de población en las grandes ciudades latinoamericanas. Tales concentraciones de personas comienzan a aparecer en las periferias de las ciudades latinoamericanas en los años cincuenta del siglo pasado, como derivación del fenómeno migratorio campo-ciudad. En estas concentraciones, los recién llegados organizaban sus viviendas, reconstruían sus vínculos sociales y buscaban integrarse a la vida social. De acuerdo con Bengoa (1996), este fenómeno se llegó a entender como una forma de “estructura transicional”, es decir, un estadio intermedio y temporal como parte del proceso de urbanización e industrialización de las sociedades latinoamericanas. Se asumía que las políticas sociales implantadas por los gobiernos lograrían la pronta integración de estos recientes pobladores de las áreas metropolitanas.

A diferencia del pasado, siguiendo a Bengoa (1996), el fenómeno actual muestra al menos tres condiciones que lo diferencian: en primer lugar, el origen de los habitantes que viven en estas condiciones de pobreza no es mayoritariamente rural; de tal forma que el actual fenómeno de pobreza se presenta como netamente urbano, sin nexos o valores a lo rural. En segundo lugar, los programas de integración pasados no funcionan, porque el tipo de pobreza es diferente, además de que muchos de estos programas se han abandonado, y, en tercer lugar, la dimensión de la población actual en pobreza urbana es superior a la de épocas anteriores.

La discriminación laboral

Adicionalmente, como apuntan Horbath y Gracia (2014), la nueva relación entre los factores de la producción a nivel mundial, la mundialización del capital y la revolución tecnológica han impactado a la fuerza de trabajo, generando fenómenos como la discriminación laboral, entendida como la conducta que aparece en el mercado de trabajo cuando empleadores o trabajadores tienen un trato diferencial hacia individuos de determinados grupos sociales en el

proceso de reclutamiento, desempeño y promoción. De acuerdo con la OIT (2003), las ideas y estereotipos subyacentes de esta conducta obedecen en gran medida a condicionantes de orden histórico, económico y social, a los regímenes políticos y al contexto cultural de cada país, y puede incluir los siguientes indicadores: a) acceso a la educación, orientación y formación profesional; b) acceso al empleo y a la ocupación; c) acceso a los servicios de colocación y a las organizaciones de trabajadores y empleadores, así como a la promoción profesional; d) acceso a la seguridad social, a los servicios y prestaciones sociales relacionadas con el empleo, y a otras condiciones laborales.

En este sentido, de acuerdo con Reich (como se cita en Horbath y Gracia, 2014), la segregación por género implica que ciertas ocupaciones hayan sido restringidas para hombres y otras para mujeres: los trabajos femeninos a menudo requieren y fomentan una mentalidad servil, una orientación hacia proveer servicios a otras personas, y particularmente hacia los hombres. Las mujeres se insertan en condiciones de amplia desventaja con respecto a los hombres, en los nichos depauperados del empleo urbano y rural, en las ramas de actividad más descalificadas (Horbath y Gracia, 2014).

Adicionalmente, como apunta Guadarrama (2008), algunas tesis señalan que son los patrones familiares los que obligan a las mujeres pobres, en cierta etapa de su ciclo de vida, a elegir entre trabajos formales con mayores exigencias o informales “más flexibles”. En otras palabras, que son los roles maternos en la etapa reproductiva los que determinan las decisiones de la inserción femenina en el trabajo.

El transporte urbano informal (mototaxis)

De acuerdo con García (2008), una de las desventajas que se enfrentan en nuestros mercados laborales es el trabajo por cuenta propia y/o de los micronegocios, como es el caso

de los mototaxis. El origen del transporte informal aparece en la Ciudad de México en los años sesenta; en ese tiempo había taxis llamados “peseros”, que prestaban el servicio durante las horas pico, los cuales fueron oficialmente tolerados por las autoridades dado el servicio que prestaban en las horas de mayor demanda (Cervero y Golub, 2007).

Los mototaxis, siguiendo a Berrones-Sanz (2017), son vehículos que operan sin una ruta fija para el transporte de pasajeros. Están compuestos por una motocicleta o *scooter*, generalmente con un motor menor a 150 centímetros cúbicos, y una carroza adaptada, en la que se pueden transportar dos o más pasajeros. Si bien son muy comunes en muchas ciudades del tercer mundo, en la mayoría de éstas se prohíben como transporte de pasajeros y, por lo tanto, operan en la informalidad.

En el Estado de México se estima que el servicio en mototaxis se ofrece en cincuenta de los 125 municipios de la entidad, en particular en los más pobres. En el municipio de Chimalhuacán se calcula que hay 2,500 mototaxis que pertenecen al menos a treinta organizaciones populares y municipales, que les cobran una cuota semanal para que puedan funcionar, y tienen presencia en treinta colonias y barrios (Miranda, 2016). Los conductores de este tipo de transporte son generalmente jóvenes, que a falta de oportunidades de trabajo optaron por ejercer esta actividad; a ellos se les ha acusado de consumo de drogas, de cometer diversos delitos y de manejar a exceso de velocidad (Miranda, 2016).

El caso de las mototaxistas de Chimalhuacán

Se utilizan los datos recogidos por una encuesta (adaptada de Berrones-Sanz, 2017). La encuesta se integra por cuatro apartados: a) datos generales (8 ítems), b) satisfacción en el trabajo (9 ítems), c) condiciones de salud y de trabajo (26 ítems) y d) costos e ingresos (22 ítems).

De los 73 encuestados, 15 son mujeres y 58 hombres. El rango de edad para las mujeres va de 23 a 34 años, es decir, son jóvenes, mientras que en los hombres el rango va de 16 a 69 años; los ingresos reportados promedian los 1,236 pesos semanales para los hombres y 1,242 para mujeres, sin diferencias estadísticas significativas entre géneros; el 26% dijo no tener dependientes económicos, y el resto, entre uno y cinco, siendo el promedio dos dependientes económicos. El nivel de estudios más frecuente es estudios de nivel secundaria (49%) y bachillerato (31.5%). El estado civil más frecuente es unión libre (35%); dijeron ser solteros 26%, y casados, 22%. En cuanto a la pertenencia a las distintas asociaciones, el 19% dijo ser independiente, y el resto pertenece a alguna asociación, siendo la más frecuente Antorcha Campesina, con 22%. La mayoría (74%) trabaja siete días a la semana entre ocho y doce horas por día; su jornada laboral inicia a las 6:00 horas y termina a las 20:00 horas. Los operadores dicen tener entre uno y diez años conduciendo estos vehículos, siendo el número de años más frecuente tres años. Un primer resultado relevante de acuerdo con el Coneval (2021) es el que indica que el nivel de ingresos mínimo para considerar a una persona en pobreza alimentaria es de 1,669.79 pesos por persona al mes, de tal forma que los ingresos reportados de 1,648.00 pesos por persona (considerando el promedio de dos dependientes económicos) los sitúa por debajo de la línea de pobreza alimentaria y, por tanto, como población en exclusión por ingresos.

Un rubro importante respecto de las diferencias entre géneros es el relativo a la salud. Las mujeres dicen presentar mejores niveles de salud (93%) contra 76% de los hombres, y no estar bajo tratamiento médico ni efectuar gastos en este rubro, lo cual se debe más a la juventud de estas trabajadoras que al cuidado de la salud. También presentan porcentajes menores en consumo de tabaco y drogas; sólo en consumo de alcohol aparecen porcentajes iguales; 40% consume; 60% no lo hace.

Una diferencia importante (cuadro 1) es la que muestra a las mujeres como propietarias del taxi en un 53%, mientras que los hombres propietarios alcanzan el 81%, y tanto

hombres (79%) como mujeres (67%) quieren un trabajo diferente, a pesar de lo cual la mayoría manifiesta estar a gusto y satisfecho con su trabajo aun cuando lo consideran estresante.

CUADRO 1
 SATISFACCIÓN CON EL TRABAJO POR GÉNERO

	<i>Propiedad del vehículo</i>	<i>Gusto por el trabajo</i>	<i>Quisiera un trabajo diferente</i>	<i>Feliz con su trabajo</i>	<i>Trabajo estresante</i>	<i>Satisfacción con el trabajo</i>
Mujeres	53% (si)	86% (si)	67% (si)	87% (si)	67% (si)	73% (si)
	47% (no)	14% (no)	33% (no)	13% (no)	33% (no)	27% (no)
Hombres	81% (si)	74% (si)	79% (si)	74% (si)	66% (si)	56 % (si)
	19% (no)	26% (no)	21% (no)	26% (no)	34% (no)	44% (no)

FUENTE: Elaboración propia con datos de la encuesta.

CUADRO 2
 SEGURIDAD EN EL TRABAJO POR GÉNERO

	<i>Asaltos</i>	<i>Accidentes</i>	<i>Capacitación</i>	<i>Vehículo asegurado</i>	<i>Cuenta con licencia</i>	<i>Tiene otro trabajo</i>
Mujeres	33% (si)	13% (si)	67% (si)	7% (si)	73% (si)	27% (si)
	67% (no)	87% (no)	33% (no)	93% (no)	27% (no)	73% (no)
Hombres	56% (si)	30% (si)	72% (si)	76% (si)	80% (si)	78 % (si)
	44% (no)	70% (no)	28% (no)	24% (no)	20% (no)	22% (no)

FUENTE: Elaboración propia con datos de la encuesta.

La mayoría de los conductores (cuadro 2) dicen no haber sufrido asaltos ni accidentes, pero también realizan su trabajo sin capacitación previa en vehículos no asegurados, e incluso sin licencia para conducirlos. Una diferencia importante muestra que los hombres (78%) tienen otro trabajo, y el 27% de las mujeres también.

Conclusiones

Las conclusiones que se pueden extraer son las siguientes: la población que realiza el trabajo de conducción de mototaxis aparece como excluida de origen, dado que el empleo no tiene reconocimiento oficial por las autoridades del transporte, funciona bajo condiciones de informalidad y en una zona urbana en pobreza.

En el caso particular de las mujeres mototaxistas presentan un rango de edad de 23 a 34 años, con un ingreso medio de 1,242 pesos mensuales por persona, es decir, menor a los 1669.79 pesos que establece el Coneval para la pobreza alimentaria, por lo que se puede afirmar que se trata de mujeres jóvenes excluidas del empleo formal y en pobreza alimentaria.

Los porcentajes de propiedad del vehículo para las mujeres alcanza el 53% (para los hombres el 81%), lo que implica el pago de rentas al propietario, así como de las cuotas para la organización a la que pertenecen, además de los gastos en combustible 100 pesos en promedio (142 pesos de los hombres) y mantenimiento 243 pesos, contra (142 pesos de los hombres), trabajando en promedio diez horas al día, siete días por semana.

Finalmente, las conductoras dicen tener dos dependientes económicos en promedio, utilizar al menos un día por semana para las labores domésticas (los hombres medio día), como la limpieza de la ropa y los enseres de cocina y al cuidado de los hijos, mientras que los hombres dijeron no dedicar tiempo a estas actividades.

En suma, las conductoras de mototaxis presentan vulnerabilidad por el tipo de trabajo que realizan, como largos periodos dedicados a esta actividad, bajos niveles de ingreso, así como dobles jornadas, que implican labores domésticas y el cuidado de los hijos. Es decir, se trata de mujeres jóvenes en un trabajo informal, que se encuentran en pobreza alimentaria y al cuidado de al menos dos dependientes económicos.

Referencias

- BENGOA, J. (1996), "Boletín de Programa de Pobreza y Políticas Sociales de SUR", *Temas Sociales* (abril).
- BERRONES-SANZ, L. D. (2017), "The Working Conditions of Motorcycle Taxi Drivers in Tláhuac Mexico City", *Journal of Transport and Health*, vol. 8, marzo.
- CERVERO, R., Golub A. (2007), "Informal Transport: a Global Perspective", *Transport Policy*, núm. 14. Elsevier.
- GARCÍA, G. B. (2009), "Los mercados de trabajo urbanos de México a principios del siglo XXI", *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 71, núm. 1.
- GUADARRAMA, O. R. (2008), "Los significados del trabajo femenino en el mundo global. Propuesta para un debate desde el campo de la cultura y las identidades laborales", *Estudios Sociológicos*, vol. 26, núm. 77.
- HORBATH, J. E. , GRACIA, A. (2014), "Discriminación laboral y vulnerabilidad de las mujeres frente a la crisis mundial en México", *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. XIV, núm. 4.
- MIRANDA, J. (2016), *Los mototaxistas de Chimalhuacán*, 29 de marzo de 2016, disponible en: https://www.vice.com/es_mx/article/xdjvan/mototaxis-autoempleo-irregular